

PM 2013:186 RII (Dnr 314-1208/2013)

**Underrättelse om utställning av järnvägsplan samt
miljökonsekvensbeskrivning och samrådsredogörelse för
Spårväg City sträckan Djurgårdsbron - Frihamnen**

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 15 november 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att som svar på remissen ”Underrättelse om utställning av järnvägsplan samt miljökonsekvensbeskrivning och samrådsredogörelse för Spårväg City sträckan Djurgårdsbron-Frihamnen” i huvudsak godkänna vad som sägs i förvaltningarnas utlåtande.
2. Att i övrigt hänvisa till vad som sägs i borgarrådstexten.
3. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Den av Trafikverket remitterade järnvägsplanen för Spårväg City behandlar en planerad delsträcka mellan nuvarande hållplats Djurgårdsbron och en ny hållplats på Lindarängsvägen i anslutning till Frihamnssporten.

Genom att förlänga spårvägen från Djurgårdsbron via Strandvägen – Oxenstiernsgatan – Lindarängsvägen till Frihamnen skapas ett nytt kapacitetsstarkt och hållbart transportmedel för östra Östermalm. Sträckan är även en förutsättning för en förlängning genom Norra Djurgårdsstaden till Ropsten, vilket är en viktig del i den stadsutveckling som pågår i området.

Projektet drivs som ett samverkansprojekt mellan Stockholms läns landsting genom dess trafikförvaltning och Stockholms stad.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och Östermalms stadsdelsnämnd.

Exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och fastighetskontoret har inkommit med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret anser att en förlängning av Spårväg City till Frihamnen och i förlängningen Norra Djurgårdsstaden till Ropsten är positivt.

Exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden anser att utbyggnaden av Spårväg City rimmar väl med stadens ambition att Stockholm ska vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och växande stad för boende, företagande och besök.

Östermalms stadsdelsnämnd anser att det är positivt att man inom ramen för arbetet med järnvägsplanen även tagit fram en trädplan och är huvudsak positiv till förslaget om utbyggnad och förlängning av Spårväg City.

Mina synpunkter

Det är positivt att Spårväg City förlängs till Frihamnen och i förlängningen genom Norra Djurgårdsstaden till Ropsten, som kommer att förstärka kapaciteten för kollektivtrafiken i området. Det kommer att underlätta för fler stockholmare att välja kollektivtrafik i större utsträckning, vilket både är önskvärt och nödvändigt när Stockholm växer kraftigt. Särskilt välbehövligt är det för Norra Djurgårdsstaden, som i egenskap av miljöstadsdel behöver ett effektivt transportsystem som främjar ett hållbart resande.

Det är positivt att Stockholms läns landstingstrafikförvaltning och trafikkontoret samverkar kring utformningsfrågor. Säkerhet är viktigt vid planering av spårvägen, samtidigt som det är viktigt att i möjligaste mån undvika de barriäreffekter som kan uppstå om hållplatser och liknande omgärdas av alltför mycket stängsel och staket. Istället kan man ta inspiration från andra europeiska städer där det är möjligt att röra sig friare mellan plattformarna.

Det är också viktigt att träd i möjligast mån bevaras eller ersätts med likvärdiga om så behövs samt att alla åtgärder utförs i nära samband med stadens trädexperter.

Det som oroar är projektets tidplan. Miljöprofilsområdet Norra Djurgårdsstaden byggs i form av promenadstad och kommer att inrymma 12 000 bostäder och 35 000 arbetsplatser. Det är därför viktigt att det finns goda kollektivtrafikförbindelser på plats redan vid inflyttningen eftersom ett områdes resmönster sätts tidigt. Vilket bland annat de goda erfarenheterna från Hammarby Sjöstad visar. Innan spårvägen är helt utbyggd krävs det därför att trafikförvaltningen säkrar utmärkta och täta bussförbindelser som utgör ett fullgott alternativ till bilen. Staden finner därutöver att den planerade lösningen för korsningen vid Djurgårdsbron samt de föreslagna trafikriktningarna är olyckliga och bör omprövas.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets och exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och fastighetskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att som svar på remissen ”Underrättelse om utställning av järnvägsplan samt miljökonsekvensbeskrivning och samrådsredogörelse för Spårväg City sträckan Djurgårdsbron-Frihamnen” i huvudsak godkänna vad som sägs i förvaltningarnas utlåtande.
2. Att i övrigt hänvisa till vad som sägs i borgarrådstexten.
3. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 6 november 2013

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Granskning med utställning av järnvägsplan för förlängning av Spårväg City från Djurgårdsbron till Frihamnen.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård och Roger Mogert (båda S) enligt följande.

Spårväg city har redan från första början skötts illa. Tillfälliga lösningar har forcerats fram till höga kostnader, utan att ge nämnvärt högre andel kollektivtrafikresenärer. Hantering av Spårväg city har mötts av kritik från opposition i både landstinget och staden såväl som media och inte minst landstingets revisorer.

Det är uppenbart att risken för förseningar av den tidtabell rörande utbyggnad av Spårväg City etapp 2 som man nu lägger fram är stor. Det ska till detaljplaneförändringar längs vägen, ny bro till Lidingö och en mycket komplicerad passage av hamnområdet. Nu står det dessutom klart att sammankopplingen med Lidingöbanan kan ske tidigast 2020, inte som tidigare beräknat 2018. Återigen ser vi alltså hur stora investeringar, med högst oklara förutsättningar, stressas fram av den borgerliga majoriteten i landstinget. Basala fakta saknas, kostnader kan med all sannolikhet tillkomma och flera avgörande ekonomiska uppgifter saknas. Detta är ett väldigt oäktsamt sätt att hantera skattebetalarnas pengar på.

Mot bakgrund av de stora osäkerhetsfaktorerna och risken för omfattande fördyringar bör vidare projekteringar av Spårväg city i sin nuvarande form avbrytas för att invänta klagande av grundläggande förutsättningar, sträckning, tidsplan, kostnader och samhällsnytta.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Spårväg city är ett angeläget kollektivtrafikprojekt. Vi är positiva till att det byggs spårväg på den aktuella sträckan, men det måste göras på bästa möjliga sätt.

Ianspråktagen naturmark ska kompenseras, träd ska bevaras i största möjliga utsträckning och måste kompenseras med fullvärdig ersättning om eventuella borttagningar sker. Det är också viktigt att se till att bullerdämpande åtgärder utförs så långt det är tekniskt möjligt.

Det är tveksamt om de boende i den del av Norra Djurgårdsstaden som ligger norr om Hjorthagen får särskilt stor nytta av den aktuella sträckningen då avståndet till närmaste hållplats (Ropsten) blir mycket långt. Då Norra Djurgårdsstaden är ett område med hög miljöprofil är det av extra stor vikt att området har god kollektivtrafikförsörjning. En förlängning av Spårväg city till de nya bostadsområdena bör planeras och genomföras för att skapa hållbara resmönster. Dessutom bör staden utreda stödåtgärder för att förbättra de boendes tillgång till kollektivtrafik, t.ex. utnyttjande av Värtabanan mot Albano.

Vidare föreslår vi en utredning av möjligheten att ta med cykeln på spårvagnen, exempelvis i en separat del. Kollektivtrafik i kombination med cykelresa möjliggör en lösning som bidrar till att fler kan kombinera dessa transportmedel för att ta sig till mer eller mindre otillgängliga platser i staden utan att matcha avgångar med andra trafikslag. Cykelstråket längs med spårvägen måste redan nu planeras för att bli ett fullvärdigt pendlarstråk, och eventuella problemområden för att kunna bygga högklassig cykelväg bör utredas omgående.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Roger Mogert och Olle Burell (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Stefan Nilsson och Daniel Helldén(båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Vänsterpartiet instämmer i grova drag i förvaltningarnas utlåtanden som svar på remissen från Trafikverket. Det är positivt att Spårväg City nu byggs ut så att det kan användas av fler, även om projektet är förenat med vissa osäkerhetsfaktorer. Vi ser det även som helt nödvändigt att arbetet fortsätter med att dra spår vidare från Djurgårdsstaden, via Ropsten, Hjorthagen och fram till det nya campusområdet i Albano. Därutöver vill vi lägga till följande:

1. Spårvagnar, spår och spårunderbyggnad ska utformas enligt BAT för att minimera buller, stömljud och vibrationer både inne i spårvagnen och utanför,
2. Spårområdet bör överallt där det är tekniskt möjligt utgöras av gräsmattor och de närmaste omgivningarna karaktäriseras av träd och grönområden
3. Ingreppen i Nationalstadsparken måste begränsas till ett absolut minimum och försök bör av principiella skäl göras att helt eliminera de planerade ingreppen
4. Cykelstråk måste möjliggöra säker cykling inom hela sträckan.
5. Passagen över Ladugårdsgärde måste så långt möjligt utformas för att förhindra barriär-effekter och om sådana inte går att undvika måste detta kompenseras på annat sätt i det aktuella området.

ÄRENDET

Trafikverket ställde under perioden den 19 augusti till den 9 september 2013 ut järnvägsplan för Spårväg Citys förlängning från Djurgårdsbron till Frihamnen.

Efter utställningen ska länsstyrelsen yttra sig över planen och den ska sedan prövas och slutligen fastställas av Trafikverket. Innehållet i järnvägsplanen, miljökonsekvensbeskrivningen och resultatet av samråd och yttranden ska beaktas under Trafikverkets fastställandeprövning. När järnvägsplanen har vunnit laga kraft, och staden och landstinget har träffat genomförandeavtal, får trafikförvaltningen rätt att bygga spårvägen.

Materialet har skickats till Stockholms stad som i egenskap av berörd remissinstans erhållit underrättelse om utställning av järnvägsplan samt miljökonsekvensbeskrivning och samrådsredogörelse för Spårväg City sträckan Djurgårdsbron-Frihamnen.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och Östermalms stadsdelsnämnd. Staden har fått förlängd remisstid för att hinna behandla ärendet i berörda nämnder.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ser positivt på förlängningen av Spårväg City till Frihamnen och i förlängningen genom Norra Djurgårdsstaden till Ropsten.

Landstinget ska i enlighet med gällande samverkansavtal stå för samtliga av projektet direkt betingade kostnader. Vad som är direkt betingat är något som behöver konkretiseras och förtydligas i genomförandeavtal mellan staden och landstinget innan anläggningsarbeten kan påbörjas. Detta avtal bör vara färdigt när järnvägsplanen antas, det vill säga våren 2014.

Trafik- och renhållningsnämnden har antagit ett genomförandebeslut på egna kostnader i projektet om ca 30 miljoner kronor, som används till nedlagd tid i projektet samt till av staden genomförda utredningar. Inga direkta kostnader är sålunda förknippade med remissvaret för järnvägsplanen.

Stadsledningskontoret förutsätter att projektets genomförande följer gällande krav och riktlinjer för arbeten i stadens gator och att eventuella inskränkningar av trafikkapacitet under byggtiden förankras med trafikkontoret.

Kontoret förutsätter att träd i möjligaste mån ska bevaras eller om så krävs ersättas med likvärdiga. All hantering av stadens träd ska utföras i enlighet med stadens krav och riktlinjer. Alla åtgärder ska utföras i nära samråd med stadens trädexperter.

Rådigheten över berörd mark och fastigheter ska kartläggas om så inte redan skett och erforderliga överenskommelser träffas med berörda fastighetsägare.

Spårvägen medför vissa ingrepp i Nationalstadsparken. Stadsledningskontoret gör samma bedömning som trafikförvaltningen att dessa intrång är begränsade och ger obetydliga konsekvenser sett till parken som helhet.

Projektet ska följa det gemensamt framtagna gestaltungsprogrammet och eventuella

ändringar ska förankras med Stockholms stad.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 oktober 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa **exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och fastighetskontorets** gemensamma tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Åka Askensten m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Clara Lindblom (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och fastighetskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 27 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande

Förvaltningarna ser positivt på förlängningen av Spårväg City till Frihamnen och i förlängningen genom Norra Djurgårdsstaden till Ropsten.

Utbyggnaden av Spårväg City rimmar väl med stadens ambition att Stockholm ska vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och växande stad för boende, företagande och besök. Projektet ligger även i linje med stadens styrande dokument så som Promenadstaden, Framkomlighetsstrategin och den med landstinget gemensamt framtagna Stomnätsstrategin.

Tillsammans med den planerade förlängningen till Sergels torg / T-Centralen utgör Spårväg City en viktig koppling för Norra Djurgårdsstaden till City. Betydligt fler än idag kommer att kunna resa inom det befintliga gatuutrymmet, även om biltrafikens framkomlighet minskar något.

Inom Norra Djurgårdsstaden planeras ca 12 000 bostäder och ca 35 000 arbetsplatser kommer att tillskapas under de kommande åren. Arbetande och boende behöver god tillgång till kollektivtrafik som förbinder området med övriga delar av staden. Norra Djurgårdsstaden planeras dessutom bli en miljöstadsdel i världsklass. Hållbara transporter är en viktig del i miljöarbetet och Spårväg City bidrar till möjligheterna att uppnå ett effektivt transportsystem som främjar hållbart resande.

För att uppmuntra till en hög andel kollektivtrafikresande är det viktigt att Spårväg City kommer till stånd tidigt under områdets utbyggnad. Samtidigt bör uppmärksammas att en tidig utbyggnad av Spårväg City genom Norra Djurgårdsstaden medför att planeringen delvis sker utifrån i dagsläget oklara förutsättningar vilka kommer att behöva hanteras.

Utformning och trafik

Projektering och anläggande av spårvägen ska följa stadens riktlinjer och standarder. Särskild uppmärksamhet bör ges åt buller, stomljud och vibrationer. Förvaltningarna anser att spårunderbyggnader ska dimensioneras för att uppnå en god ljudmiljö i spårvägens närområde. Anläggningen ska även hållas i kontinuerligt gott skick för att undvika framtida olägenheter med bl. a risker för uppkomst av spårskrik.

Den föreslagna utformningen med spårväg och kollektivtrafikkörfält centralt i Strandvägen och Oxenstiernsgatan ger bästa möjliga framkomlighet för kollektivtrafiken.

Stängningen av korsningen Narvavägen/ Strandvägen ger konsekvenser i form av en viss ökning av trafikmängderna på Linnégatan. Effekten av stängningen behöver följas upp av

trafikförvaltningen främst med avseende på buller för att säkerställa en god miljö för de boende på sträckan.

Den föreslagna separeringen av gång- och cykeltrafik från spårväg samt trygga korsningspunkter är viktiga ur trygghets- och säkerhetssynpunkt, inte minst med tanke på den ökande cykeltrafiken i staden. Cykelstråket på sträckan är i cykelplanen utpekad som pendlingsstråk och bör därför följa stadens därpå följande riktlinjer. Sträckan förbi Nobelparken klarar inte dessa riktlinjer som det ritats. Förvaltningarna ser gärna att detta ses över i den fortsatta hanteringen och att det om möjligt åtgärdas.

Omledning av väg för farligt gods eller förändrad dragning av Lindarängsvägen behöver, som trafikförvaltningen beskrivit, utredas ytterligare. Transporter av farligt gods skall på sikt minska väsentligt men under övergångsskedet blir det, om det ej är möjligt att låta dem ligga kvar i befintlig sträckning, nödvändigt att hitta en alternativ fungerande lösning tillsammans med berörda aktörer.

Genomförda utredningar visar att det föreslagna läget längs Lindarängsvägens södra sida ger goda förutsättningar för utformningen av Frihamnsområdet med beaktande av bl.a. stadsstruktur, framkomlighet och hamnens verksamhet. Planeringen av Frihamnsområdet befinner sig i ett tidigt skede, vilket kan komma att föranleda att spårvägen i detta delområde påverkas av utvecklingen i omgivningen.

Förvaltningarna uppfattar anläggandet av två vändspår längs Lindarängsvägen vara en temporär åtgärd som, när det är möjligt att koppla ihop spårvägen med nästa etapp mot Ropsten, är tänkt att avlägsnas alternativt förlängas för att framöver förse Loudden med spårväg. Förvaltningarna vill dock påpeka att den slutliga sträckningen för en sådan förlängning inte är närmare studerad av staden och kan komma att ändras.

Gestaltning

Projektet ska följa det gemensamt framtagna gestaltungsprogrammet inklusive bilagan ”Kontaktledningar och likriktarstationer” och eventuella ändringar ska förankras med staden.

Gestaltungsprogrammets syfte är att få en enhetlig, funktionell och tilltalande utformning av spårvägens anläggningar med hänsyn tagen till stadens gatu- och bebyggelsemiljö.

Detaljplaner

Järnvägsplanen upprättas i stadsmiljö där all mark är planlagd. Järnvägsplanen får inte strida mot underliggande detaljplaner.

Direkt berörda detaljplaner

Ett antal detaljplaner berörs direkt av spårvägen, vilka räknas upp i järnvägsplanens planbeskrivning. Dessa detaljplaner reglerar det berörda området som gatumark vilket innebär att spårvägen kan byggas utan att stå i strid med underliggande detaljplaner.

Stadsbyggnadskontoret bedömer likt trafikförvaltningen att spårvägsdragningen för sträckan Djurgårdsbron till Frihamnen överensstämmer med underliggande detaljplaner, då spårvägen i sin helhet förläggs på mark planlagd för gatumark.

Stadsbyggnadskontoret vill dock framföra att vid korsningen intill Oxenstiernsgatan är noggrannheten i redovisningen sådan att det är svårt att bedöma hur planerna förhåller sig till varandra, men om man utgår från beskrivningen i järnvägsplanen så överensstämmer spårsträckningen med gatumarksområdet.

I dagsläget ligger del av befintliga Lindarängsvägen utanför detaljplanen för vägen. Placering av ny spårväg vid Hakberget följer befintlig väggkant av gata där marken redan är hårdgjord. Spårområdet placeras inom den befintliga vägens asfaltsbeläggning och till viss del de direkt angränsande grus- och gräsytorerna. Detta bedöms dock inte utgöra något intrång då åtgärden är mycket begränsad och i huvudsak förenlig med gällande detaljplan (*läs mer under Nationalstadspark nedan*).

Indirekt berörda detaljplaner

Vissa åtgärder så som omläggningar av gator samt gång- och cykelvägar (som inte regleras i järnvägsplanen) placeras delvis inom fastighetsmark och mark som är planlagd för

annat än gatumark. Stadsbyggnadskontoret bedömer dessa åtgärder ej lovpliktiga och de kan utföras i samråd med berörda fastighetsägare. Det finns därmed inte heller här någon motsättning gentemot järnvägsplanen.

Nationalstadsparken

Spårvägen medför vissa ingrepp i Nationalstadsparken. Dessa ingrepp sker i park- eller naturmark vid Nobelparken, Hakberget och Lindarängsvägen vid Ladugårdsgärdet.

Vid Nobelparken inbegriper åtgärderna flytt av ett antal pollare samt flytt av gångbana längs med parken. Gångbanan förskjuts som mest ca 2 meter in i parken. Dessa åtgärder kräver ej lov. Motiven till att förlägga del av gångbanan inom Nationalstadsparken redovisas i planbeskrivningen och stadsbyggnadskontoret bedömer likt trafikförvaltningen att åtgärderna inte medför negativ påverkan på det historiska landskapets natur- och kulturvärden.

Vid Hakberget placeras det huvudsakliga spårområdet inom detaljplanen för Lindarängsvägen (gatumark) medan delar av plattformen placeras inom gräns för Nationalstadspark. Denna del är idag delvis redan ianspråktagen intill vägrenen. Som mest placeras plattformen ca 3,5 meter in i Nationalstadsparken. Även här motiveras intrången väl och stadsbyggnadskontoret instämmer i trafikförvaltningens bedömning att stäckningen och plattformens placering ger en god utformning och inte medför negativ påverkan på Nationalstadsparkens historiska kultur- och naturvärden.

Vid Lindarängsvägen placeras plattform till viss del inom gräns för Nationalstadspark inom området som idag är en grusad yta. Plattformen kommer som mest ca 1,5 meter in i Nationalstadsparken. Intrången motiveras och kontoret gör samma bedömning som trafikförvaltningen att åtgärden snarare kan verka stärkande för rekreation då allmänheten enklare får tillträde till Nationalstadsparken.

Kontoret gör samma bedömning som trafikförvaltningen att ovanstående intrång är begränsade och ger obetydliga konsekvenser sett till parken som helhet. Intrången berör inte parklandskap eller naturmiljö, växter eller kärnvärden för Nationalstadsparken. Den barriär passagen över Ladugårdsgärdet innebär bedöms inte påverka den biologiska mångfalden eller spridningskorridorer vid Ladugårdsgärdet. Spårvägen möjliggör en förbättrad och ökad tillgänglighet till Nationalstadsparken för allmänheten.

Uppförande av plattformarna bedöms ej strida mot områdesbestämmelserna för Nationalstadsparken.

Lovplikt

Trädfällning

Trädfällning på gatumark kräver ej marklov. De träd som berörs på kvartersmark är ej skyddade enligt detaljplan och lov krävs därmed inte för trädfällning.

Murar/bergschakt

Ny mur eller flytt av mur invid Nobelparken kräver bygglov. Murar och ändrad marknivå mer än 50 cm kräver bygglov/marklov. Bergsschaktning kräver marklov.

Pollare

Flytt av pollare vid Nobelparken utgör inte heller lovpliktiga åtgärder.

Gång- och cykelbanor

Att anlägga gång- och cykelbanor är inte lovpliktigt.

Teknikskåp

Söder om rondellen vid Valhallavägen finns ett teknikskåp inritat. Detta kan vara en lovpliktig byggnad beroende på höjd vilket ej redovisats i handlingarna.

Plattformar

Är ej lovpliktiga.

Vindskydd

Är lovpliktiga.

Rådighet

Rådigheten över berörd mark och fastigheter ska kartläggas om så inte redan skett och erforderliga överenskommelser träffas med berörda fastighetsägare.

Träd

Projektet berör många träd längs sträckan. Träd ska i möjligaste mån bevaras eller om så krävs ersättas med likvärdiga.

All hantering av stadens träd ska utföras i enlighet med stadens riktlinjer, och alla åtgärder ska utföras i nära samråd med stadens trädexperter.

Bussdetektering

Bussar som trafikerar spårområdet måste förses med särskild utrustning, som kan kommunicera med stadens trafiksignaler. I normala fall detekteras bussar bara via slingor i gatan. Dessa slingor kan dock inte avgöra om en buss ska svänga eller inte. Denna information är en förutsättning för att vissa av de signalanläggningar som spårvägen kräver ska fungera. På denna sträcka gäller det korsningen vid Djurgårdsbron.

Med gällande lagstiftning ska ett kollektivtrafikkörfält öppet för buss i linjetrafik vara konkurrensneutralt öppet för samtliga aktörer som bedriver trafik på sträckan. Därför måste en konkurrensneutral teknisk lösning tas fram för att bussar ska kunna trafikera det aktuella spårområdet.

Avtal och finansiering

Landstinget ska i enlighet med gällande samverkansavtal stå för samtliga av projektet direkt betingade kostnader. Innan anläggningsarbeten kan påbörjas ska staden och trafikförvaltningen träffa ett genomförandevalt.

Genomförande och byggande

Genomförandet ska följa gällande krav och riktlinjer för arbeten i stadens gator och eventuella inskränkningar av trafikkapacitet under byggtiden ska förankras med trafikkontoret. Arbetena kommer innebära påverkan till omgivningen och för att begränsa negativa effekter under byggskedet behöver åtgärder för begränsad miljöpåverkan tas upp i ett miljöprogram för byggskedet.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 oktober 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och fastighetskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jakob Dalunde m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Bengt Sandberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Sebastian Wiklund (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och fastighetskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 27 september 2013 har i huvudsak följande lydelse. (se ovan)

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslutade vid sitt sammanträde den 22 oktober 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och fastighetskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 september 2013 har i huvudsak följande lydelse. (se ovan)

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 oktober 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och fastighetskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av tjänstgörande ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Ledamoten Daniel Helldén m.fl. (MP) anmäler att de inte deltar i beslutet.

Exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 september 2013 har i huvudsak följande lydelse. (se ovan)

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 oktober att som svar på remissen överlämna och åberopa exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och fastighetskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), ledamoten Mark Klamberg (FP) och ledamoten Jonas Naddebo (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Tobias Johansson (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 september 2013 har i huvudsak följande lydelse. (se ovan)

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Stefan Nilsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Birgit Marklund Beijer m.fl. (S), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

SDF ställer sig i huvudsak positiv till förslaget om utbyggnad och förlängning av Spårväg City. Den bidrar till att uppnå målet enligt Stockholms stads framkomlighetsstrategi om att kollektiv-, gång- och cykeltrafik ska prioriteras i gaturummet.

SDF anser att det är positivt att man inom ramen för arbetet med järnvägsplanen även tagit fram en trädplan.

Oxenstiernsgatan

SDF har dock viss kritik till hur förslaget inverkar på stadsbilden och den gröna miljön på sträckan mellan Berwaldhallen och Radiohuset. Förslaget medför att en ca 10 meter bred remsa av berget sprängs bort och ett antal träd försvinner. SDF anser att intrånget i grönytan är betydande och ställer sig något undrande till att förändringen av markanvändningen inte kräver ny detaljplan.

SDN behandlade i april 2012 en remiss från TRN om Oxenstiernsgatans utformning samt ett medborgarförslag om detsamma och framförde då i sitt tjänsteutlåtande att plantering av en ny ek i gatans mitt bör prövas i kombination med förslaget om en ny trädrad längs Oxenstiernsgatans västra sida. Utformningen kräver troligen blandtrafik med biltrafik och kollektivtrafik i samma körfält, alternativt en stark begränsning av parkerings- och angöringsmöjligheter längs gatan.

SDF vill betona vikten av att stärka ekbeståndet på Östermalm genom nyplantering och anser att de platser som pekas ut i förslaget till Oxenstiernsgatans utformning också bör utnyttjas för plantering av nya ekar i området.

Lindarängsvägen

SDF ställer sig lite undrande till hur angöringen från Lindarängsvägen till Greve von Essens väg kommer att fungera. G. v. Essens väg leder till både bostäder och flera verksamheter. Ur stadsbildssynpunkt önskar SDF att belysning och kontaktstolpar samordnas på sträckan.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande.

Spårväg city har redan från första början skötts illa. Tillfälliga lösningar har forcerats fram till höga kostnader, utan att ge nämnvärt högre andel kollektivtrafikresenärer. Hantering av Spårväg city har mötts av kritik från opposition i både landstinget och staden såväl som media och inte minst landstingets revisorer.

Det är uppenbart att risken för förseningar av den tidtabell rörande utbyggnad av Spårväg City etapp 2 som man nu lägger fram är stor. Det ska till detaljplaneförändringar längs vägen, ny bro till Lidingö och en mycket komplicerad passage av hamnområdet. Nu står det dessutom klart att sammankopplingen med Lidingöbanan kan ske tidigast 2020, inte som tidigare beräknat 2018. Återigen ser vi alltså hur stora investeringar, med högst oklara förutsättningar, stressas fram av den borgerliga majoriteten i landstinget. Basala fakta saknas, kostnader kan med all sannolikhet tillkomma och flera avgörande ekonomiska uppgifter saknas. Detta är ett väldigt oäktsamt sätt att hantera skattebetalarnas pengar på.

Mot bakgrund av de stora osäkerhetsfaktorerna och risken för omfattande fördyringar bör vidare projekteringar av Spårväg city i sin nuvarande form avbrytas för att invänta klagande av grundläggande förutsättningar, sträckning, tidsplan, kostnader och samhällsnytta.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Åke Askensten m.fl. (MP) enligt följande.

Det är glädjande att projektet Spårväg City går framåt även om man skulle önska att det gick i snabbare takt. Det är nu 8 år sen landstingsfullmäktiges majoritet (S, V, MP) sa ja till MP-motionen om en spårväg från västra Kungsholmen via city till Ropsten.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vänsterpartiet instämmer i grova drag kontorets förslag på remissen från kommunstyrelsen, och menar att det är positivt att Spårväg City nu byggs ut så att det kan användas av fler, även om projektet är förenat med vissa osäkerhetsfaktorer. Vi ser det även som helt nödvändigt att arbetet fortsätter med att dra spår vidare från Djurgårdsstaden, via Ropsten, Hjorthagen och fram till det nya campusområdet i Albano.

Fastighetsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jakob Dalunde m.fl. (MP) enligt följande.

Vi är mycket positiva att kollektivtrafiken byggs ut. Även om det funnits en del frågetecken kring processerna och kostnaderna för spårväg Spårväg City, så är vi ändå i grunden positiva till att projektet utvecklas. Att inte låta spårvägen fortsätta nordost från Strandvägen vore ett stort slöseri med redan investerade resurser. En fortsättning till Frihamnen är naturlig och innebär förbättrad omstigning till annan kollektivtrafik.

Dock vill vi anmärka på att framkomligheten för gång och cykeltrafiken riskerar att försämrans i denna plan. I övrigt hänvisar vi till vårt remissvar i trafiknämnden.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Bengt Sandberg m.fl. (S) enligt följande.

Spårväg city har redan från första början skötts illa. Tillfälliga lösningar har forcerats fram till höga kostnader, utan att ge nämnvärt högre andel kollektivtrafikresenärer. Hantering av Spårväg city har mötts av kritik från opposition i både landstinget och staden såväl som media och inte minst landstingets revisorer.

Det är uppenbart att risken för förseningar av den tidtabell rörande utbyggnad av Spårväg City etapp 2 som man nu lägger fram är stor. Det ska till detaljplaneförändringar längs vägen, ny bro till Lidingö och en mycket komplicerad passage av hamnområdet. Nu står det dessutom klart att sammankopplingen med Lidingöbanan kan ske tidigast 2020, inte som tidigare beräknat 2018. Återigen ser vi alltså hur stora investeringar, med högst oklara förutsättningar, stressas fram av den borgerliga majoriteten i landstinget. Basala fakta saknas, kostnader kan med all sannolikhet tillkomma och flera avgörande ekonomiska uppgifter saknas. Detta är ett väldigt oäktsamt sätt att hantera skattebetalarnas pengar på.

Mot bakgrund av de stora osäkerhetsfaktorerna och risken för omfattande fördringar bör vidare projekteringar av Spårväg city i sin nuvarande form avbrytas för att invänta klagande av grundläggande förutsättningar, sträckning, tidsplan, kostnader och samhällsnytta.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Sebastian Wiklund (V) enligt följande.

Det är positivt att Spårväg City nu byggs ut så att det kan användas av fler. Vi ser det som helt nödvändigt att arbetet fortsätter med att dra spår vidare från Djurgårdsstaden, via Ropsten, Hjorthagen och fram till Albano.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) enligt följande.

Spårväg city är ett angeläget kollektivtrafikprojekt. Vi är positiva till att det byggs spårväg på den aktuella sträckan, men det måste göras på bästa möjliga sätt.

Byggandet av spårvägen får inte ske på bekostnad av att värdefull natur- och kulturhistorisk mark försvinner. Ianspråktagen naturmark ska kompenseras, träd ska bevaras i största möjliga utsträckning och måste kompenseras med fullvärdig ersättning om eventuella borttagningar sker. Det är också viktigt att se till att bullerdämpande åtgärder utförs så långt det är tekniskt möjligt.

Det är tveksamt om de boende i den del av Norra Djurgårdsstaden som ligger norr om Hjorthagen får särskilt stor nytta av den aktuella sträckningen då avståndet till närmaste hållplats (Ropsten) blir mycket långt. Då Norra Djurgårdsstaden är ett område med hög miljöprofil är det av extra stor vikt att området har god kollektivtrafikförsörjning. En förlängning av Spårväg city till de nya bostadsområdena bör planeras och genomföras för att skapa hållbara resmönster. Dessutom bör staden utreda stödåtgärder för att förbättra de boendes tillgång till kollektivtrafik, t.ex. utnyttjande av Värtabanan mot Albano.

Vidare föreslår vi en utredning av möjligheten att ta med cykeln på spårvagnen, exempelvis i en separat del. Kollektivtrafik i kombination med cykelresa möjliggör en lösning som bidrar till att fler kan kombinera dessa transportmedel för att ta sig till mer eller mindre otillgängliga platser i staden utan att matcha avgångar med andra trafikslag. Cykelstråket längs med spårvägen måste redan nu planeras för att bli ett fullvärdigt pendlarstråk, och eventuella problemområden för att kunna bygga högklassig cykelväg bör utredas omgående.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande.

Spårväg city har redan från första början skötts illa. Tillfälliga lösningar har forcerats fram till höga kostnader, utan att ge nämnvärt högre andel kollektivtrafikresenärer. Hantering av Spårväg city har mötts av kritik från opposition i både landstinget och staden såväl som media och inte minst landstingets revisorer.

Det är uppenbart att risken för förseningar av den tidtabell rörande utbyggnad av Spårväg City etapp 2 som man nu lägger fram är stor. Det ska till detaljplaneförändringar längs vägen, ny bro till Lidingö och en mycket komplicerad passage av hamnområdet. Nu står det dessutom klart att sammankopplingen med Lidingöbanan kan ske tidigast 2020, inte som tidigare beräknat 2018. Återigen ser vi alltså hur stora investeringar, med högst oklara förutsättningar, stressas fram av den borgerliga majoriteten i landstinget. Basala fakta saknas, kostnader kan med all sannolikhet tillkomma och flera avgörande ekonomiska uppgifter saknas. Detta är ett väldigt oaksamt sätt att hantera skattebetalarnas pengar på.

Mot bakgrund av de stora osäkerhetsfaktorerna och risken för omfattande fördyringar bör vidare projekteringar av Spårväg city i sin nuvarande form avbrytas för att invänta klagörande av grundläggande förutsättningar, sträckning, tidsplan, kostnader och samhällsnytta.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Vi instämmer i förvaltningens synpunkter men vill därutöver tillägga;

1. Spårvagnar, spår och spårunderbyggnad ska utformas enligt BAT för att minimera buller, stömljud och vibrationer både inne i spårvagnen och utanför
2. Spårområdet bör överallt där det är tekniskt möjligt utgöras av gräsmattor och de närmaste omgivningarna karaktäriseras av träd och grönområden
3. Ingreppen i Nationalstadsparken måste begränsas till ett absolut minimum och försök bör av principiella skäl göras att helt eliminera de planerade ingreppen
4. Cykelstråk måste möjliggöra säker cykling inom hela sträckan
5. Passagen över Ladugårdsgärde måste så långt möjligt utformas för att förhindra barriär-effekter och om sådana inte går att undvika måste detta kompenseras på annat sätt i det aktuella området.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av tjänstgörande ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande.

Spårväg city har redan från första början skötts illa. Tillfälliga lösningar har forcerats fram till höga kostnader, utan att ge nämnvärt högre andel kollektivtrafikresenärer. Hantering av Spårväg city har mötts av kritik från opposition i både landstinget och staden såväl som media och inte minst landstingets revisorer.

Det är uppenbart att risken för förseningar av den tidtabell rörande utbyggnad av Spårväg City etapp 2 som man nu lägger fram är stor. Det ska till detaljplaneförändringar längs vägen, ny bro till Lidingö och en mycket komplicerad passage av hamnområdet. Nu står det dessutom klart att sammankopplingen med Lidingöbanan kan ske tidigast 2020, inte som tidigare beräknat 2018. Återigen ser vi alltså hur stora investeringar, med högst oklara förutsättningar, stressas fram av den borgerliga majoriteten i landstinget. Basala fakta saknas, kostnader kan med all sannolikhet tillkomma och flera avgörande ekonomiska uppgifter saknas. Detta är ett väldigt oaksamt sätt att hantera skattebetalarnas pengar på.

Mot bakgrund av de stora osäkerhetsfaktorerna och risken för omfattande fördröjningar bör vidare projekteringar av Spårväg city i sin nuvarande form avbrytas för att invänta klargörande av grundläggande förutsättningar, sträckning, tidsplan, kostnader och samhällsnytta.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Maria Hannäs (V) enligt följande.

Det är positivt att Spårväg City nu byggs ut så att det kan användas av fler. Vi ser det som helt nödvändigt att arbetet fortsätter med att dra spår vidare från Djurgårdsstaden, via Ropsten, Hjorthagen och fram till Albano.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), ledamoten Mark Klamberg (FP) och ledamoten Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Genom utbyggnaden av spårvägsnätet utökas den kapacitetsstarka och miljövänliga spårbundna kollektivtrafiken i Stockholm. Såväl tunnelbana som spårväg är attraktiva trafikslag och kan medverka till att fler stockholmare väljer att åka kollektivt i stället för att ta bilen.

Till skillnad från tunnelbana så blir spårväg ett nytt inslag i stadsbilden. Det är därför angeläget att spårvägen får en genomtänkt utformning av exempelvis tekniska installationer och hållplatser. Det är positivt att Trafikkontoret och landstingets trafikförvaltning samverkar kring dessa frågor.

Säkerhet är viktigt när spårvägen planeras, men det är också angeläget att man i möjligaste mån undviker de barriäreffekter som kan uppstå om hållplatser och liknande omgärdas av alltför mycket stängsel och staket. I andra europeiska storstäder har man ofta valt mindre barriärskapande lösningar. Där är det ofta möjligt att röra sig friare mellan plattformarna. Ett alternativ kan vara att använda pollare i stället för heldragna staket i syfte att minska barriäreffekten samtidigt som ett gott skydd mot oavsiktlig passage erhålls.

I arbetet med utformningen av Spårväg citys förlängning bör Trafikkontoret och Trafikförvaltningen vinnlägga sig om att inte onödiga barriäreffekter uppstår i staden.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Spårväg city är ett angeläget kollektivtrafikprojekt. Vi är positiva till att det byggs spårväg på den aktuella sträckan, men det måste göras på bästa möjliga sätt.

Ianspråktagen naturmark ska kompenseras, träd ska bevaras i största möjliga utsträckning och måste kompenseras med fullvärdig ersättning om eventuella borttagningar sker. Det är också viktigt att se till att bullerdämpande åtgärder utförs så långt det är tekniskt möjligt.

Det är tveksamt om de boende i den del av Norra Djurgårdsstaden som ligger norr om Hjorthagen får särskilt stor nytta av den aktuella sträckningen då avståndet till närmaste hållplats (Ropsten) blir mycket långt. Då Norra Djurgårdsstaden är ett område med hög miljöprofil är det av extra stor vikt att området har god kollektivtrafikförsörjning. En förlängning av Spårväg city till de nya bostadsområdena bör planeras och genomföras för att skapa hållbara resmönster. Dessutom bör staden utreda stödåtgärder för att förbättra de boendes tillgång till kollektivtrafik, t.ex. utnyttjande av Värtabanan mot Albano.

Vidare föreslår vi en utredning av möjligheten att ta med cykeln på spårvagnen, exempelvis i en separat del. Kollektivtrafik i kombination med cykelresa möjliggör en lösning som bidrar till att fler kan kombinera dessa transportmedel för att ta sig till mer eller mindre

otillgängliga platser i staden utan att matcha avgångar med andra trafikslag. Cykelstråket längs med spårvägen måste redan nu planeras för att bli ett fullvärdigt pendlarstråk, och eventuella problemområden för att kunna bygga högklassig cykelväg bör utredas omgående

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

Spårväg city har redan från första början skötts illa.

Tillfälliga lösningar har forcerats fram till mycket höga kostnader, utan att ge nämnvärt högre andel kollektivtrafikresenärer. Hantering av Spårväg city har mötts av kritik från opposition i både landstinget och staden såväl som media och inte minst landstingets revisorer.

Det är uppenbart att risken för förseningar av den tidtabell rörande utbyggnad av Spårväg City etapp 2 som man nu lägger fram är stor. Det ska till detaljplaneförändringar längs vägen, ny bro till Lidingö och en mycket komplicerad passage av hamnområdet. Vi har tidigare hävdat att inte bygga en tillfällig lösning.

Nu står det dessutom klart att sammankopplingen med Lidingöbanan kan ske tidigast 2020, inte som tidigare beräknat 2018. Återigen ser vi alltså hur stora investeringar, med högst oklara förutsättningar, stressas fram av den borgerliga majoriteten i landstinget. Basala fakta saknas, kostnader kan med all sannolikhet tillkomma och flera avgörande ekonomiska uppgifter saknas. Detta är ett väldigt oäktsamt sätt att hantera skattebetalarnas pengar på.

Mot bakgrund av de stora osäkerhetsfaktorerna och risken för omfattande fördyringar bör vidare projekteringar av Spårväg city i sin nuvarande form avbrytas för att invänta klagörande av grundläggande förutsättningar, sträckning, tidsplan, kostnader och samhällsnytta.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Tobias Johansson (V) enligt följande.

Behovet av utbyggd kollektivtrafik är mycket stort. Vi är positiva till en utbyggd trafik. I framtiden ser vi dock behovet av att andra alternativ än spårtrafik övervägs i framtiden när kollektivtrafiken ska byggas ut. Eldrivna trådbussar är ett alternativ som många gånger kan tas i drift betydligt snabbare och billigare än spårtrafik.

Vi vill därutöver understryka nödvändigheten av att ingreppen i Nationalstadsparken begränsas till ett absolut minimum.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av vice ordföranden Stefan Nilsson m.fl. (MP) enligt följande.

Att i huvudsak bifall förvaltningens förslag till remissvar.

Att i övrigt anföra följande:

Uppförandet av en ny spårvägssträckning får inte ske på bekostnad av att värdefull natur- och kulturhistorisk mark försvinner. Berwaldhallen och Radiohuset är byggnader av kulturhistoriskt högt värde och den omgivande marken är en del av Nationalstadsparken. Vi anser att delsträckningen: Nobelparken-Oxenstiernsgatan måste planeras om. Det är inte acceptabelt att spränga bort så stora delar av berget, samt ta ner och flytta ett 20-tal träd som är viktiga både som spridningsvägar men även i den visuella upplevelsen av Berwaldhallen. Det är inte heller säkert att de återstående träden klarar sig efter så betydande markarbeten. Vi vill därför understryka förvaltningens påpekande om att intrånget i grönytan är betydande och vi ställer oss också, liksom förvaltningen, mycket frågan till hur detta överhuvudtaget är möjligt utan att en ny detaljplan uppförs. En annan fråga vi vill lyfta är huruvida Berwaldhallen kommer att bli buller störd om ljuddämpande berg, gräs och träd försvinner och spår etableras så nära konserthallen.

Möjligheten att svänga spåren tidigare, från Strandvägen borde kunna lösa detta problem. Då behöver inte breddas. Ytterligare ett alternativ är att öppna Gärdesgatan för biltrafik. Att så viktiga natur- och kulturmiljöer ska offras, när andra möjligheter finns, är helt oacceptabelt.

Vi förstår inte heller nyttan av den fyrvägs korsning som föreslås. Trafikströmmarna mellan Linnégatan och Dag Hammarskjölds väg är i dag mycket små.

Vi vidhåller att den utformning av Oxenstiernsgatan som stadsdelsförvaltningen lämnade i sitt remissvar i april 2012, ska höras. Engagemanget för Tv-eken var stort och Trafikkontoret har tidigare lovat att en ny ek ska återplanteras i gatans mitt för att ersätta den avverkade. Detta är fullt möjligt att kombineras med att parkeringsplatser tas bort i enlighet med Stockholms stads framkomlighetsstrategi.

Vi ställer oss också, liksom förvaltningen, undrande till avstängningen av trafik till och från Greve von Essens väg. Det ligger både en fest-/eventlokal, ridskola, förskola och fritidshem i området som alla har behov av både varutransporter och persontransporter. Hur ska dessa lösas?

Vi förhåller oss positiva till uppförandet av spårväg på den aktuella sträckan, men det måste göras på bästa möjliga sätt. Vad gäller tillgängligheten för de boende i Norra Djurgårdsstaden så är det tveksamt om deras nytta av den aktuella sträckningen blir särskilt stor då avståndet blir till närmaste hållplats (Ropsten) blir mycket långt. Vi vill därför att man förlänger dragningen in i Norra Djurgårdsstaden och tillsvidare utreder stödåtgärder som kan vara aktuella för att förbättra de boendes tillgång till kollektivtrafik, t.ex. utnyttjandet av Värtabanan mot Albano.

Vidare föreslår vi att man utreder möjligheten att ta med cykeln på spårvagnen, exempelvis i en separat del. Kollektivtrafik i kombination med cykelresa möjliggör en lösning som bidrar till fler kan bland dessa transportmedel för att ta sig till mer eller mindre otillgängliga platser i staden utan att matcha avgångar med andra trafikslag.

Reservation anfördes av ledamoten Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) enligt följande.

- att i huvudsak bifall förvaltningens förslag
- att i övrigt anföra följande

Spårväg City är en kommande kapacitetsstark spårvägsförbindelse mellan T-centralen och Frihamnen/Ropsten. Den kommer att utgöra det främsta kollektiva transportmedlet till och från Norra Djurgårdsstaden. Nämnden har fått sträckan Djurgårdsbron-Frihamnen på remiss där byggstart är planerad till år 2015.

Vi ställer oss positiva till förvaltningens förslag till svar på remissen. Förslaget innebär en förlängning av spårvägens nuvarande linje mot Waldemarsudde från Djurgårdsbron mot Frihamnen och Ropsten. Spårvägen fortsätter Strandvägen österut mot Berwaldhallen och därefter utefter Oxenstiernsgatan och Lindarängsvägen. På Lindarängsvägen får spårvagnen en egen körbana men i övrigt delad bana med kollektiv busstrafik.

Tre frågor i sammanhanget är av stor vikt, miljöfrågan, tillgänglighet samt trafikförsörjningen av det nya området Norra Djurgårdsstaden. Det är tillfredsställande att ett särskilt trädprogram är framtaget där vi vill lyfta fram nyplantering av ek och återplantering av borttagna träd från byggtiden. Luftburet buller utefter bostadshus kan vara ett problem och likaså stomljud på grund av vibrationer i spårens underbyggnad. Oxenstiernsgatan måste breddas åt öster med ny bergsskärning. Det kan kompenseras av en ny träd rad vid Garnisonen.

Vad gäller tillgänglighet är valet av spårvagnar viktigt med goda utrymmen för barnvagnar och rullstolar. Hållplatserna utformas med ett eget formspråk för väderskydd och handikappanpassning. Hela stadsmiljön utefter den nya spårvägslinjen får ett lyft genom dessa investeringar. Det är viktigt att upprätthålla kvaliteten i dessa investeringar och inte kortsiktigt gå in med besparingar.

Det kommer att ta lång tid innan spårvagnen når Ropsten. Under tiden är det viktigt att vi satsar på annan kollektivtrafik i det nya området Norra Djurgårdsstaden. I landstinget lägger vi förslag om tätare trafik för 55:an samt att förlänga 62:an på lämpligt sätt till nytta för området. En utredning bör tita på möjligheten att framöver dra även spårvagnen på sådant sätt att direkt angöring till Djurgårdsstaden möjliggörs.

Det är glädjande att spårvagnarna successivt återkommer i Stockholms gatuliv men vi vill ändå framhålla att dessa inte kan ersätta tunnelbanan på sådana sträckor där stor transportkapacitet erfordras.